

УДК 656.6

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ: ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ИМПУЛЬС И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК

Кудрявцева Ирина Юрьевна¹, старший преподаватель

e-mail: irina_yurievna_kudryavtseva@mail.ru

Лютова Анастасия Александровна¹, студент

e-mail: anastaaa@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматривается современное техническое состояние внутреннего водного транспорта России. Анализируются причины спада перевозок пассажиров и факторы, которые возродили рост перевозок в целом и дали двигатель для запуска скоростных судов и инфраструктурных проектов. Отдельная часть посвящена видам финансирования ВВТ – механизмы государственной поддержки и источники инвестиций, которые могут решить проблему износа флота и достичь целевых показателей Транспортной стратегии.

Ключевые слова: инвестиции, пассажирские перевозки, внутренние водные пути, государственные программы, лизинг.

INLAND WATERWAY TRANSPORT: INVESTMENT MOMENTUM AND TRANSPORTATION DEVELOPMENT PROSPECTS

Irina Yu. Kudryavtseva¹, Senior lecturer

email: irina_yurievna_kudryavtseva@mail.ru

Anastasia A. Lyutova¹, Student

email: anastaaa@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article examines the current technical condition of inland waterway transport in Russia. The reasons for the decline in passenger transportation and the factors that have revived the growth of transportation in general and provided an engine for launching high-speed vessels and infrastructure projects are analyzed. A separate part is devoted to the types of IWT financing – government support mechanisms and sources of investment that can solve the problem of fleet wear and achieve the targets of the Transport Strategy.

Keywords: investments, passenger transportation, inland waterways, government programs, leasing.

Внутренний водный транспорт долгое время играл жизненно важную роль в транспортной сети России, особенно в восточных и северных районах, где иные виды

транспорта ограничены или вовсе недоступны. Однако в последние десятилетия его значение для пассажирских перевозок снизилось, на первый план вышел автомобильный и железнодорожный транспорт. Сегодня возрождение речных пассажирских перевозок рассматривается не только как способ снижения загруженности дорог, но и как решающий способ улучшения для региональной транспортной связанности и развития речного туризма.

Исходя из Транспортной стратегии РФ от 27.11.2021 №3363-р (ред. от 06.11.2.2024) можно выделить основные цели [1]:

- повышение качества транспортных услуг,
- совершенствование качества сервиса пассажиров
- создание транспортной инфраструктуры для развития туризма.

Реализация стратегии запланирована в три этапа: с 2021 по 2024 год, с 2025 по 2030 год и с 2031 по 2035 год. Стратегия устанавливает масштабные планы: 19 миллионов пассажиров в год к 2030 году и 21,1 миллиона к 2035 году. Для сравнения, в 2020 году, перед принятием стратегии, этот показатель составлял 7,7 миллиона пассажиров. Следовательно, необходимо увеличить количество перевезённых пассажиров в 2,5 раза за десять лет.

Вместе с тем, достижение этих результатов происходит на фоне нестабильных результатов прошлых лет. В период с 2016 по 2019 год количество пассажиров ежегодно снижалось с 13,5 миллионов до 11,1 миллионов (Рисунок 1) [2,3]. Такое снижение в пределах 5-10% было обусловлено различными проблемами:

- устаревший и недостаточно модернизированный пассажирский флот,
- сокращение социально значимых маршрутов в отдаленных районах
- переход к более доступным вариантам транспорта, таким как автобусы и автомобили.

Падение в 2020 году до 7,7 миллионов пассажиров было обусловлено пандемией, которая остановила перевозки пассажиров и ограничила поездки в целом по всему миру. Восстановление продолжилось в 2021 году, когда ограничения были в большей степени сняты, и речные перевозки возобновили свою работу, увеличившись до 8,6 миллионов пассажиров, а затем до 9,14 миллионов в 2022 году, рост ускорился и в 2023 году, достигнув 10,6 миллионов человек.

В 2024 году внимание было уделено инфраструктуре (например, дноуглубительными работами), а также введением в эксплуатацию новых скоростных судов, таких как «Валдай» и «Метеор». Новые судна, повысили конкурентоспособность и привлекательность речных перевозок. Эти суда на подводных крыльях (СПК) нового поколения разработаны и производятся в Нижнем Новгороде на ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева. Их преимущество — комфорт, экологичность и высокая скорость за счёт движения на подводных крыльях.





Рисунок 1 – Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом

В рамках конференции: «Пассажирские перевозки по речным магистралям России: новый импульс развития», которая прошла в рамках XVII Международного форума и выставки «Транспорт России» в 2023 году, отдельный блок был посвящён причинам, тормозящим развитие, отрасли. Большая часть участников конференции считают, что главная проблема – неудовлетворительное состояние внутренних водных путей. Для решения этой проблемы предлагалось, в частности, реализовать ключевые для ВВП проекты, такие как Городецкий гидроузел на реке Волга и Богаевский гидроузел на реке Дон, увеличить пропускную способность гидроузлов и провести дноуглубительные работы. По данным на 2025 год, первый этап строительства основных сооружений Багаевского гидроузла, в том числе шлюза, завершился к концу 2025 года. А модернизация Городецкого гидроузла в Нижегородской области, была завершена почти наполовину: велась реконструкция земляной дамбы, строилась дополнительная камера шлюза и выполнялось углубление основного и подходного канала [4].

Вторая проблема, препятствующая развитию ВВП и росту пассажиропотока – недостаточность флота. Решение этого вопроса предусмотрено в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, согласно ней к 2030г. Предусмотрено строительство 360 единиц нового пассажирского флота (65,8% составят транспортные перевозки, 31% — экскурсионно-прогулочные и 3% — туристические) [1]. При реализации этой задачи объём перевозок пассажиров внутренним водным транспортом должен составить 19 млн человек.

Обозначенные проблемы подтверждают, что развитие транспортной инфраструктуры РФ имеют значение не только для достижения целевых показателей, обозначенных в стратегии, но и для экономики в целом, а инвестиции в ВВТ являются критически необходимыми, именно речной транспорт позволит решить ключевые задачи в целом по стране и с помощью него можно достичь увеличения следующих показателей: снижение логистических издержек, пространственное развитие, мультипликативный эффект для различных отраслей, обеспечение внешнеэкономической стабильности, развитие человеческого капитала, бюджетный эффект.

Инвестиции в внутренний водный транспорт могут привлекаться из 3-х источников (Рисунок 2).



Рисунок 2 – Виды источников инвестиций в внутренний водный транспорт

Рассмотрим каждый источник подробнее:

1. Государственные программы.

В России реализуются государственные программы поддержки водного транспорта. Они направлены на развитие инфраструктуры, обновление флота, обеспечение перевозок грузов и пассажиров, а также на повышение безопасности судоходства. В рамках государственных программ поддержки водного транспорта в России предоставляются, например:

- Субсидии российским организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам.
- Субсидии на возмещение части затрат на строительство новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию («Судовой утилизационный грант»).
- Субсидии российским организациям на финансовое обеспечение части затрат, связанных со строительством крупнотоннажных судов, судов рыбопромыслового флота и других.

Кроме этого, государство стимулирует спрос на пассажирские перевозки через проект «Речные магистрали», выделяя субсидии на перевозки судами скоростного типа, таких как «Валдай» и «Метеор» [5]. В 2025Г. финансирование составило 150 миллионов рублей, что в 3,2 раза больше, чем в 2024 году (45,6 миллионов рублей). Приоритетность развития этого проекта можно подчеркнуть тем, что для финансирования строительства определённых судов привлекаются средства Фонда национального благосостояния.

Динамику изменений инвестиций хорошо отражает график - индекс физического объема инвестиций в основной капитал, направленных на реконструкцию и модернизацию в сфере транспорта (Рисунок 3) [4]. Начиная с 2021 года мы наблюдаем spectacularный рост, в сравнении с предыдущими годами – 147,7% против 31%. Это ещё раз подчёркивает, что отрасль готовится к выходу на новый, принципиально другой уровень.

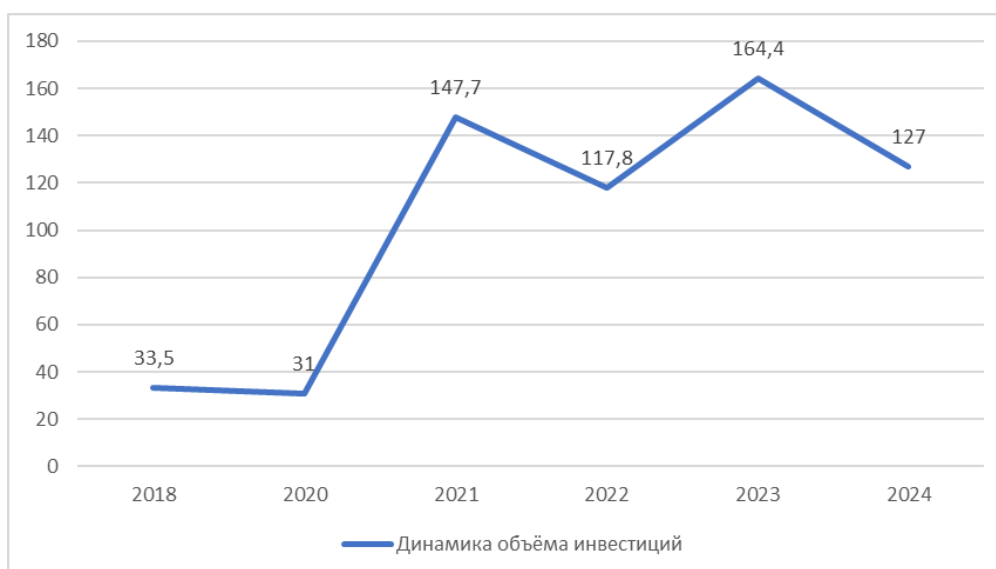


Рисунок 3 – Динамика объёма инвестиций в основной капитал в сфере транспорта

2) Частные инвестиции

Такие инвестиции направлены на модернизацию портов и судов, повышение эффективности работы и снижение воздействия на окружающую среду. Ярким примером отражающий частные инвестиции – Пермская судовой верфь. Компания получила поддержку через механизм государственно-частого партнёрства, 294 миллиона рублей от частной группы «Эмпериум» на развитие мощностей для электросудов и останочных комплексов «Ecostation» и 124 миллиона от Фонда развития промышленности РФ на модернизацию серийного производства причальных комплексов [6].

Для привлечения частных инвестиций в пассажирские перевозки водным транспортом можно использовать следующие меры:

- Государственно-частное партнёрство.
- Государственная поддержка.
- Национальные проекты.
- Льготные займы.

3) Банковское финансирование

Под этим источником мы подразумеваем процесс, при котором банки выдают займы на приобретение судов, развитие отрасли и др. цели, связанные с водным транспортом. В этом разделе стоит выделить Госпрограмму «Лизинг речных и морских судов», суть которой заключается в субсидировании оплаты регулярных платежей по лизингу российских судов [7].

Основные условия программы лизинга:

1) Предмет лизинга - речные и морские гражданские суда, произведённые на территории России.

2) Размер субсидии: до 2/3 базового индикатора (~8,1%) или до 3/4 базового индикатора (~9,1%) для экологичного судна.

3) Условия финансирования: судно должно быть построено на российской верфи, цена судна не превышает 2 млрд руб. (исключение — пассажирские или рыболовные суда), договор лизинга направлен на выкуп (приобретение) судов.

Программа позволит получить финансирование на длительный срок и в больших объёмах, снизить финансовую нагрузку на бизнес в целом, ускорить амортизацию и получить минимальное удорожание предмета лизинга.

В 2026-2028 годах государство планирует выделить 230 миллиардов рублей на развитие внутреннего водного транспорта, а дополнительное финансирование программой лизинга позволит построить более 180 новых судов, что на 1/3 позволит закрыть потребность отрасли, оцениваемую в 450 единиц [7].

Однако несмотря на наличие государственных программ, выгодных условий банковского сектора остаются нерешённые проблемы - высокий износ действующих судов, необходимо обновление и причальных сооружений, строительство новых гидроузлов. То есть инвестиции в ВВТ важны не только для функционирования судов, но и в создание береговой инфраструктуры.

В заключении работы стоит отметить, что только с помощью государственной политики и различных инвестиционных механизмов у судоходства появилась возможность для качественного обновления отрасли. При сохранении текущих объёмов финансирования и последующей реализации задач модернизации инфраструктуры, данный сектор транспортной отрасли имеет все возможности для достижения плановых показателей к 2030 году, обозначенных в транспортной стратегии, а в дальнейшем обеспечить комфортные и безопасные перевозки.

Список литературы:

1. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р (ред. от 20.12.2024) // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 49. – Ст. 8265.
2. Пассажирские перевозки по внутренним водным путям: динамика и перспективы / Росморречфлот // Транспорт России: [сайт]. – 2024. – 10 дек. – URL: <https://mintrans.gov.ru> (дата обращения: 26.03.2026).
3. О состоянии и развитии внутреннего водного транспорта: доклад / Министерство транспорта Российской Федерации. – Москва, 2024. – 85 с.
4. Андрей Никитин провел заседание Комиссии по развитию скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям / Министерство транспорта Российской Федерации // Официальный сайт Минтранса России. – 2025. – 7 авг. – URL: <https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/12042> (дата обращения: 01.04.2026).
5. Финансирование проекта «Речные магистрали» вырастет в 2025 году до 150 млн рублей // РЖД-Партнер: [сайт]. – 2025. – 7 авг. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/water-transport/news/finansirovanie-proekta-rechnye-magistrali-vyrastet-v-2025-godu-do-150-mln-rublej/> (дата обращения: 25.03.2026).
6. В «Пермской судовой верфи» оценили инвестиции в производство в 294 млн рублей // Эксперт: [сайт]. – 2026. – 12 марта. – URL: <https://expert.ru/amp/news/v-permskoy-sudoverfi-otsenili-investitsii-v-proizvodstvo-v-294-mln-rublej/> (дата обращения: 01.04.2026).
7. Минтранс России уделяет особое внимание развитию внутреннего водного транспорта / Министерство транспорта Российской Федерации // Официальный сайт Минтранса России. – 2025. – 16 мая. – URL: <https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/11876> (дата обращения: 25.03.2026).

